Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 91

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 september 2015

In het Algemeen Overleg Scheepvaart van 23 juni 2015 is een motie van de leden Jacobi en De Vries (Kamerstuk 31 409, nr. 84) aangenomen (Handelingen II 2014/15, nr. 104, item 7). In de desbetreffende motie wordt de regering verzocht voor 1 september 2015 te komen met een voorstel welke kortetermijnoplossingen haalbaar en realistisch zijn voor het oplossen van de vertraging op de veerverbinding Holwerd – Ameland. Tevens wordt de regering verzocht op korte termijn duidelijkheid te scheppen over toepassing van de PIANC-norm (Permanent International Association of Navigation Congresses) voor ontwerp van toegangsgeulen. Ten slotte wordt de regering verzocht in het open planproces nadrukkelijk ook het verkorten (doorsteken) van de vaargeul Ameland mee te nemen en de financiële gevolgen daarvan (structureel en incidenteel) in kaart te brengen.

Met deze brief geef ik invulling aan de motie en mijn toezegging om u te informeren.

Alvorens in te gaan op de verschillende oplossingsrichtingen merk ik op dat de problematiek alleen kan worden opgelost door in gezamenlijkheid de verschillende opties te verkennen. Ook combinaties van verschillende oplossingen worden hierbij in beeld gebracht. Dat zal gebeuren in het open plan proces.

1. Mogelijke korte termijn oplossingen voor het oplossen van de vertraging op de veerverbinding Holwerd – Ameland.

Voor korte termijnoplossingen is gekeken naar de vaargeul en de aanpassing van de dienstregeling van Wagenborg.

Rijkswaterstaat ziet een *bochtafsnijding van de vaargeul* als een mogelijke stap om op redelijk korte termijn een vermindering van de vertragingen te bewerkstelligen. Met een bochtafsnijding wordt het vaartraject met 850 meter verkort, waardoor de vaartijd met ca. 3,5 minuut afneemt. Deze

kst-31409-91
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

tijdwinst is overigens niet voldoende om de gehele problematiek van vertragingen op te lossen. Ik kom hier later in mijn brief op terug.

Een onderzoek naar de bochtafsnijding duurt 9 tot 12 maanden. Dit betreft o.a. de haalbaarheid en de morfologische- en ecologische effecten en of dit mogelijk is binnen het vigerend Structuurvisie (PKB) kader. Daarna duren de voorbereiding (o.a. vergunningverlening voor onder meer Natuurbeschermingswetvergunning) en het ontwerp en realisatie ook een aantal maanden. Zonder vertragingen kan medio 2017–2018 de bochtafsnijding gereed zijn.

Een mogelijk op nog kortere termijn te nemen maatregel is aanpassing in de *veerdienstregeling* 2016. Dit met als doel om eenmaal opgelopen vertragingen in te lopen en daarmee aan betrouwbaarheid te winnen. Of de doorsteek en een aanpassing van de dienstregeling een betrouwbare dienstregeling op gaan leveren is nu nog niet met zekerheid te zeggen. Dat wordt in het open plan proces nader uitgewerkt zodat de opties in samenhang door de verschillende partijen in beeld kunnen worden gebracht.

2. Indicatie van kosten van verkorten (één bochtafsnijding) van de vaargeul Holwerd – Ameland

Rijkswaterstaat heeft de ingreep nader bekeken en raamt de aanlegkosten van de ingreep een het afsnijden van de bocht op € 700.000 tot € 1.000.000 en de onderzoeks- en voorbereidingskosten op € 300.000,- tot € 500.000 waarmee de totale kosten geraamd worden op minimaal € 1.000.000 tot circa € 1.500.000 mln. Dit is exclusief de beheer- en onderhoudskosten die in beeld worden gebracht tijdens het voornoemde morfologisch onderzoek. Met de huidige inzichten zijn deze kosten nog niet eenduidig aan te geven. Deze raming heeft betrekking op één bochtafsnijding waar al een natuurlijke geul loopt. Recent heeft Wagenborg Passagiersdiensten in een folder aangegeven een meervoudige vaargeul omlegging als oplossing voor te staan. Deze optie stond niet in de motie en is niet doorgerekend. Deze optie is namelijk geen eenvoudige of snelle ingreep op korte termijn en zou naar huidige inschatting een MIRT traject vereisen. De eerste stappen van het onderzoek zijn nu in gang gezet. Verdere besluitvorming hangt samen met de voortgang van het open plan proces.

3. Welke PIANC-normen gelden voor de vaargeul Holwerd-Ameland?

De PIANC-richtlijnen zijn bedoeld voor het ontwerp van toegangsgeulen naar zeehavens. De richtlijnen zijn niet bedoeld voor bestaande geulen, zoals de vaargeul Holwerd-Ameland in de Waddenzee. De methodiek van PIANC kan wel toegepast worden op de geul. Uit onderzoek door Rijkswaterstaat blijkt dat als met deze PIANC richtlijnennormen de vaargeul wordt beoordeeld, een breedte van 40–50 meter voor enkelstrooks vaart en een diepte van tussen de 3,80 en 4 meter – NAP nodig is om de veerboten ook bij de gemiddeld laagste waterstanden nog te laten varen.

Rijkswaterstaat heeft in 2010 de vaargeulafmetingen verruimd tot de maximaal toegestane afmetingen die gelden vanuit het kader van de Structuurvisie Waddenzee. De maximale breedte en diepte die de huidige Structuurvisie (PKB)-kaders geven is 60 meter breedte en een diepte van 4 meter -NAP. De geul voldoet sindsdien aan deze afmetingen en is zelfs breder dan de PIANC norm voor enkelstrooks vaart.

Wagenborg heeft in 2008 zelf ook een onderzoek laten doen door Marin. In dit onderzoek zijn andere aannames toegepast en is uitgegaan van tweestrooks verkeer in een bepaald deel van de vaargeul. Deze aanname leidt tot ruimere vaargeulafmetingen (breedte van 66,5 en een diepte van 4,36m -NAP). Deze dimensies passen niet binnen het vigerende Structuurvisiekader en zouden leiden tot sterke stijging van baggerkosten.

Niettemin is het gewenst de relatie tussen de schepen en de vaargeul in het open planproces nadrukkelijk aandacht te geven, waarbij ook gekeken wordt naar de vervoerskant om de betrouwbaarheid te vergroten.

4. Aanpassen PKB Waddenzee en andere regelgeving

De motie stelt het belang van de passagiers voorop. Het is ook mijn beleid om betrouwbare reistijden te kunnen bieden. De Waddenzee is echter een natuurgebied waarin ingrepen zoals een doorsteek procedureel grondig moeten worden bekeken. Verder zijn vertragingen natuurlijk vervelend, maar ook niet altijd te voorkomen. Of een wijziging in de dienstregeling hierbij gaat helpen, moet blijken in het open plan proces.

Een eventuele wijziging van de PKB, in het kader van de maximale diepte en breedte van de vaarroute, of andere regelgeving moet, indien nodig, wel opportuun worden bevonden in het licht van de Structuurvisie (PKB)-Waddenzee. Ook in het kader van de vergunningverleningsprocedure van de Natuurbeschermingswet, moeten nauwkeurig de effecten op de natuur worden ingeschat. Ingrepen in dit gebied kosten daardoor de nodige tijd. In de thans de lopende evaluatie van de PKB wordt gekeken of er aanleiding voor aanpassing is.

In 2016 komen de resultaten van het open planproces beschikbaar en verwacht ik de Kamer te melden hoe de vertragingen structureel kunnen worden aangepakt. Er wordt voortvarend gezocht met alle partijen naar mogelijke oplossingen. Met deze brief verwacht ik u voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus